3 1761 08167476 4

Thys, Albert Jean Baptiste Joseph
De Banana au Stanley-Pool
1887-1911

DT
646
T58

L'ŒUVRE AFRICAINE DU ROI LÉOPOLD II

TROISIÈME FASCICULE

DE BANANA AU STANLEY-POOL
1887-1911

Conférence
donnée à l'Exposition de Charleroi
le 11 septembre 1911

PAR LE

COLONEL THYS

BRUXELLES. — IMPRIMERIE VEUVE MONNOM
32, RUE DE L'INDUSTRIE, 32
1911

L'ŒUVRE AFRICAINE DU ROI LÉOPOLD II

TROISIÈME FASCICULE

DE BANANA AU STANLEY-POOL
1887-1911

Conférence
donnée à l'Exposition de Charleroi
le 11 *septembre* 1911

PAR LE

COLONEL THYS

BRUXELLES. — IMPRIMERIE VEUVE MONNOM
32, RUE DE L'INDUSTRIE, 32
1911

LIBRARY
OCT 16 1913
UNIVERSITY OF TORONTO

DT
646
T58

42/2932

DE BANANA AU STANLEY-POOL

1887-1911

MESDAMES, MESSIEURS,

Il était 6 heures du matin, le 29 juin dernier, quand le steamer *Elisabethville*, à bord duquel j'avais pris passage à La Palice-La Rochelle, arriva en face de la pointe de Banana. Du haut de la dunette du beau steamer, je contemplais le panorama, à la fois grandiose et monotone, de l'embouchure du Congo.

Vers la droite, déjà loin, les falaises à pic du cap Padron se profilaient dans un brouillard léger, que le soleil ne devait pas tarder à dissiper. Puis c'étaient les frondaisons de la rive portugaise, au fond desquelles se devine à peine la baie de San Antonio; la voie majestueuse du grand fleuve africain; l'île de Bulabemba, couverte de papyrus et de palétuviers, avec ses quelques pauvres huttes de pêcheurs; l'amorce, au fond de la rade, au pied des hauteurs de Moanda, des criques

délicieuses qui conduisent, à travers un dédale d'îles verdoyantes, jusque près de Boma, et enfin, à gauche, à une centaine de mètres, la pointe basse de Banana, aux blanches maisons et aux verts cocotiers.

La température était exquise, rappelant celle des belles matinées d'été de Belgique. Le lourd silence d'Afrique, à peine troublé par les bruits du bord, pesait sur toute la nature. Un monde de souvenirs troublait mon âme.

Je me rappelais avec émotion ma première arrivée en 1887, au confluent du fleuve géant; mon entrevue avec les chefs des maisons commerciales établies à Banana; l'exposé que je leur avais fait du but que la « Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie » s'était assigné : — étudier et construire un chemin de fer du Bas-Congo au Stanley-Pool, de manière à permettre l'exploitation commerciale des régions du haut fleuve —; la bienveillance apparente avec laquelle quelques-uns m'avaient écouté, l'ironie réelle qui se cachait à peine sous les souhaits de réussite des autres. Je revivais, par la pensée, mon premier voyage à travers la région des cataractes, le retour en Europe, la longue campagne qu'il fallut entreprendre pour réunir les capitaux nécessaires à la construction du chemin de fer, les dix années de lutte pénible

qui suivirent, l'enthousiasme avec lequel fut accueillie la nouvelle de l'arrivée du rail au Stanley-Pool, l'inauguration solennelle du chemin de fer en 1898 et, enfin, mon dernier voyage au Congo l'année suivante, en compagnie de mon vieil ami Valère Mabille, mon doux frère d'élection, dont la vivante et noble figure manque aux fastes de votre belle exposition. Beaucoup d'entre vous le connaissaient sans doute et l'aimaient. Je dépose devant sa mémoire l'hommage de mon affection émue et toujours entière !

Tandis qu'à mon arrivée à Banana, je me laissais ainsi entraîner au charme de souvenirs qui remplissent toute ma vie d'homme, je me sentais envahir par une ardente curiosité de revoir, pendant quelques jours, les régions du Bas-Congo et des cataractes que j'ai parcourues si souvent. Je me promettais de noter soigneusement tous les changements survenus, certain d'avance que les progrès réalisés auraient créé des besoins nouveaux.

Un caprice de la pensée m'ayant amené, à ce moment même, à me rappeler l'engagement que j'avais pris, avant mon départ, de donner à l'exposition de Charleroi, dès mon retour, une conférence sur le Congo, j'arrêtai aussitôt le plan et le titre de la conférence que j'ai l'honneur de développer aujourd'hui.

Je vais m'efforcer de vous montrer la situation du Bas-Congo, de Banana au Stanley-Pool, telle que je l'ai vue à mon premier voyage en 1887; les modifications que j'ai constatées au cours des sept voyages que j'y ai faits ensuite, de 1887 à 1899; celle que j'ai notée en 1911, pendant ma rapide excursion.

La comparaison qui en découlera est la démonstration la plus éloquente qui se puisse faire de la grandeur de l'œuvre africaine et de la confiance que la Belgique doit avoir dans son avenir. Au cours de cet exposé, j'aurai l'occasion de traiter diverses questions sur lesquelles il me paraît désirable d'attirer l'attention des pouvoirs publics et du pays.

Les transports entre Anvers et le Congo. Banana. — Situation ancienne et actuelle. — Son avenir.

Le service de la navigation entre Anvers et le Congo était assuré, en 1887, par trois steamers, disposant d'aménagements défectueux pour passagers. C'étaient :

Le *Vlaanderen*, jaugeant .	1,675	tonnes
La *Lys*, jaugeant	1,650	—
Le *Brabo*, jaugeant . . .	1,650	—
Jauge totale .	4,975	—

En 1911, la Compagnie belge maritime du Congo dispose de beaux steamers, possédant des installations très confortables pour passagers. Ce sont :

Le *Bruxellesville*,	avec une jauge de	5,850 t.
Le *Léopoldville*,	—	6,130 —
L'*Élisabethville*,	—	7,000 —
	Jauge totale .	19,150 —

Deux nouveaux steamers, de 7,500 tonnes chacun, sont en construction et seront mis en service dans dix mois. La jauge totale des steamers de la ligne sera ainsi portée à 34,150 tonnes, c'est-à-dire à un chiffre près de huit fois supérieur à celui de 1887.

Cette augmentation n'est due en rien au développement du port de Banana, que j'ai retrouvé, cette année, tel que je l'avais vu en 1887, plutôt même en décroissance.

Rien n'est plus logique.

Avant la constitution du Comité d'études du haut Congo, les vapeurs de mer ne dépassaient pas Banana. En 1887, le problème de la navigabilité du Congo jusque Boma, pour les grands vapeurs, était résolu depuis deux ou trois ans ; mais Banana restait encore l'entrepôt général du commerce de toute la région du Congo.

Depuis lors, le port de Matadi a été créé et

s'est naturellement approprié tout le commerce du haut fleuve. Boma a absorbé tout le trafic du Mayumbe. Banana ne draine plus que le trafic des parties du fleuve rapprochées de l'Océan, qui, lui-même, a diminué. Il est fort probable que cette situation s'aggravera. La bonne organisation des transports maritimes exige, en effet, la concentration des chargements et il me paraît certain que, Matadi restant le port des marchandises destinées au haut Congo ou en provenant, Boma deviendra le point de convergence de tous les transports du bas Congo.

J'ai entendu parfois exprimer le regret de voir Banana ainsi abandonné. J'ai même entendu émettre le désir de voir créer, à Banana, de grandes installations maritimes et d'en faire l'entrepôt général des transports de la colonie. Je suis d'une opinion complètement opposée. Je conteste d'abord que Banana soit un port de premier ordre. Son entrée est assez difficile, parfois même impossible aux grands steamers par marée basse. La rade est restreinte; les terrains pour l'établissement d'une ville font complètement défaut. Mais Banana fût-il un grand port, je ne serais pas davantage partisan d'y concentrer les transports. La plus grande richesse de la colonie belge, celle qui en fait un joyau incomparable, c'est le fleuve

Congo lui-même, non seulement en raison de l'admirable réseau de voies de navigation qu'il présente en amont du Stanley-Pool, mais encore à cause de sa navigation maritime, de Banana à Matadi. Il faut créer un grand port de mer le plus loin possible vers l'intérieur du pays. C'est la vérité économique de tous les grands fleuves de pénétration. C'est la raison de la prospérité de Londres, de celle d'Anvers, ce sera la raison de celle de Matadi. Ce n'est que si Matadi devenait insuffisant qu'il faudrait songer à descendre vers la mer. Mais je prouverai, en examinant la situation de Matadi, que nous n'avons à appréhender rien de pareil.

Quelques personnes, séduites par les attirances du climat maritime, voudraient voir établir à Banana une station balnéaire. Sans doute, le bord de la mer a ses séductions ; mais, même sous ce rapport, Banana ne convient pas, la presqu'île de Banana étant étroite et entourée de marais. Elle est si loin de constituer un bon site de résidence maritime, qu'au temps de sa prospérité, on avait jugé nécessaire de créer à Moanda un sanatorium à l'usage des Européens résidant à Banana. Le jour où le développement de la colonie permettra la création d'une cité balnéaire, c'est à Moanda et non à Banana qu'il

faudra l'établir. Ce temps viendra, je l'espère, mais il y a tant d'autres choses urgentes à faire au Congo, d'ici là, que la question peut être réservée. Qu'en attendant, il y ait à Banana, comme aujourd'hui, un pied-à-terre permettant au gouverneur ou à quelque haut fonctionnaire, fatigué par le travail absorbant des bureaux, d'aller prendre l'air de la mer, c'est parfait : mais il ne faut pas faire plus.

Une installation qu'il serait utile de créer à Banana, le plus vite possible, c'est une petite cale flottante pour embarcations de 400 à 500 tonnes. Le petit matériel naval devient important sur le bas fleuve et ne peut manquer d'augmenter. Il est indispensable qu'on puisse l'entretenir en bon état, surveiller les coques, les repeindre et pour cela mettre les bateaux à sec. Il n'existe aucun moyen de le faire actuellement au Congo. Quand on veut faire visiter les coques, on doit envoyer les vapeurs à Saint-Paul de Loanda, voyage dispendieux, long et même dangereux, pour de petites unités, devant lequel on recule ; aussi la plupart des bateaux du Bas-Congo, quel que soit le soin apporté à leur entretien, sont-ils généralement en mauvais état. Une petite cale flottante à Banana rendrait donc les plus grands services.

De Banana à Boma.

La passe de Fetish Rock-Mateba.

De Banana jusque Boma il n'y a guère de changements depuis 1887. C'est toujours l'admirable fleuve des tropiques, au débit puissant, aux rives basses, couvertes d'une végétation luxuriante. Quelques factoreries, notamment celles de Ponta de Lenha, ont disparu ; par contre, l'île de Mateba a été occupée. Le balisage a été commencé et un service de pilotage, qui fonctionne bien, a été organisé.

L'Etat du Congo n'a pas apporté assez de soins à l'importante question de la navigabilité du Bas-Congo, et ce fut une faute.

Un des premiers actes de l'administration belge a été, au contraire, de créer un service hydrographique, qui sera puissamment renforcé. On va enfin dresser la carte du fleuve de Banana à Matadi, organiser sérieusement les importants services des dragages et du balisage. Le maintien de la profondeur nécessaire pour le passage des grands vapeurs de mer, à la passe de Fetish Rock, appelle surtout l'attention. Pendant ces dernières années, les steamers ont été souvent forcés de débarquer une partie importante de leur cargo avant de pouvoir s'y aventurer. Une drague insuffisante

avait été envoyée au Congo. Une seconde drague, beaucoup plus puissante, vient d'y arriver.

De l'avis de tous ceux qui ont bien voulu me renseigner, la situation de la passe s'améliore. Néanmoins l'*Elisabethville*, qui ne calait que 19 pieds 3, alors que la profondeur constatée était de 21 pieds 2, a touché en deux endroits où la passe est particulièrement étroite. On ne peut qu'applaudir aux soins que le gouvernement apporte, aujourd'hui, à la question de la navigabilité du Bas-Congo et à la décision qu'il a prise de la résoudre définitivement, en ouvrant largement les crédits nécessaires. C'est une question vitale dont dépend l'exploitation de la colonie.

Un autre point intéressant, entre Banana et Boma, où a été réalisé un bel effort depuis 1887, esf l'île de Mateba.

Cette île importante — elle a une superficie d'environ 14,000 hectares — s'étend depuis les anciennes factoreries de Ponta de Lenha, aujourd'hui abandonnées, jusque à peu près vis-à-vis du fort de Shinkakasa, non loin de Boma. Lorsque je la visitai pour la première fois, en 1887, elle venait d'être acquise par mon ami de Roubaix, d'Anvers, qui projetait d'y établir une huilerie pour le traitement des fruits du palmier élaïs et d'y faire des essais

d'élevage de bétail. L'industrie de l'huilerie, n'étant pas rémunératrice, a été abandonnée ; mais, en revanche, l'élevage du bétail, sous la direction de la Compagnie des produits du Congo, qui s'est substituée, en 1888, à M. de Roubaix, a pris une grande extension. Un seul chiffre le prouve éloquemment. L'île de Mateba, dans laquelle il n'existait aucune tête de bétail en 1887, a vendu ou livré en boucherie, de 1895 à 1910, 13,156 bêtes.

Quand je l'ai visitée en 1911, l'effectif des troupeaux était de 4,650 têtes. Il avait atteint, en 1907, 5,900 têtes. Mais, depuis lors, une crise intense a sévi parmi les troupeaux, qui ont été atteints de trypanosomiase. Elle semble aujourd'hui conjurée, grâce aux sacrifices que la société a su consentir en temps utile, en prenant des mesures énergiques pour assainir les troupeaux, grâce, surtout, aux dispositions judicieuses qui ont été adoptées par la direction qui a établi des bains, un laboratoire d'études et donné à l'élevage un caractère plus scientifique.

Nécessité d'appliquer à la colonisation du Congo une allure plus scientifique.

Je profite de l'occasion pour faire une remarque générale qui me semble encore appli-

cable à beaucoup de choses au Congo. Pendant la période de conquête, il n'y avait place au Congo que pour les hommes d'action. Les hommes de science s'y trouvaient mal à l'aise. C'était la conséquence naturelle de la dureté des temps. L'existence était précaire. On vivait au jour le jour. Il fallait agir vite et, pour cela, adopter des mesures énergiques, sans longtemps mûrir les décisions. L'allure prudente, investigatrice, méthodique, parfois un peu méticuleuse des hommes de science, déplaisait aux hommes durement trempés de ces temps héroïques.

Je ferai comprendre, mieux que par de longues dissertations, ce que je veux dire, en vous contant un souvenir de ces temps lointains. Vers 1882, les premières installations de Vivi commençaient à prendre tournure. L'Association internationale du Congo avait cru bon d'y envoyer un botaniste, homme très distingué d'ailleurs, pour lui faire rapport sur la possibilité de tirer parti, au point de vue agricole, du sol de la région des cataractes.

L'agent principal de l'Association, à Vivi, était alors le capitaine Hanssens, un bon grand géant blond, d'esprit cultivé, très intelligent, au demeurant le meilleur cœur du monde, mais un peu frondeur. Nous avions été compagnons à l'Ecole de guerre, une amitié étroite

nous unissait, qui explique le ton un peu vif des quelques mots que m'écrivit Hanssens, dans deux lettres que j'ai retrouvées dernièrement, en classant de vieux papiers.

« Qu'est-ce que j'apprends par le courrier qui vient d'arriver ? » m'écrit Hanssens, dans la première de ces lettres. « Vous nous envoyez un botaniste professeur d'université ! Qu'est-ce que vous voulez que nous en fichions ? Envoyez-nous donc des charpentiers, des maçons, des forgerons ou de bons bougres comme moi, qui n'ont pas froid aux yeux ou peur pour leur peau, mais pas de docteurs en choux. Ils ne poussent pas ici, d'ailleurs, les choux ! »

Et quelques jours après :

« Votre docteur en choux est arrivé. Il fait des collections de papillons qu'il prend avec un filet vert. Les yeux protégés par des lunettes également vertes, il fouille le pays avec avidité et se pâme, à chaque instant, devant des globulus, des admirabilis, des chrysostanmisencènes et d'autres plantes merveilleuses, dont il nous dit les noms avec emphase. Tu sais que je n'ai jamais été fort en botanique. Toi non plus d'ailleurs. Nous restons bouche bée devant le savant, qui paraît fort étonné de notre ignorance et qui a toujours tellement l'air de se payer notre

tête, que j'ai aussi voulu me payer la sienne. Tandis qu'il se livrait l'autre jour à ses recherches favorites, j'ai fait un petit détour, puis je suis revenu vers lui, une plante à la main, en m'écriant, avec l'expression d'un enthousiasme énorme : « Ah ! docteur, docteur, quelle émotion ! Je l'ai enfin trouvée, celle que je cherche depuis si longtemps et qui manque certainement à votre herbier. » Et tandis qu'il prenait la plante, la tournait et la retournait, hésitant sans doute à me dire que je n'avais trouvé qu'une méchante graminée, car, au fond, il n'est pas méchant, il me demanda : « Mais qu'est-ce que c'est? Quel nom donnez-vous à cette plante? » Je lui répondis : « Comment, vous ne la reconnaissez pas ! mais c'est le *blagorium vulgare* ! » Il ne comprit pas d'abord. « Comment dites-vous? » fit-il. « L'unique, l'incomparable, le *blagorium vulgare* » m'écriai-je. Il comprit cette fois, jeta la plante et s'éloigna d'un air pincé. A l'heure du coktail, j'ai conté mon affaire. Tu comprends si nous nous sommes fait une pinte de bon sang, ce qui est très bon, parce que, vois-tu, dans ce pays, la rate... »

Loin de moi la pensée qu'il en va encore aujourd'hui, au Congo, comme du temps du brave Hanssens, qui n'avait, somme toute, pas tout à fait tort. Mais on n'a pas le sentiment,

en étudiant ce qui se fait au Congo, que la situation ait suffisamment changé. On est encore trop campé, on ne fait pas encore des plans suffisamment étudiés, on se laisse toujours trop conduire par les circonstances au lieu de les prévoir. On n'a pas encore pris l'habitude de voir loin. Il faut avoir le courage de changer radicalement. Le temps des études judicieusement conduites, des raisonnements longtemps discutés, des plans logiquement dressés, des mesures profondément méditées, est venu. C'est le moment où les hommes de science, les organisateurs, et je me permets d'y ajouter les artistes, doivent entrer en scène. Il faut chercher à faire bien, grand et même un peu beau !

Boma.

Voici comment je décrivais Boma, en 1888, après mon voyage de 1887 :

« Boma, vu du bateau, présente un aspect riant. A la rive, les établissements de l'Etat, les factoreries des maisons de commerce. Au sommet du plateau, les habitations du gouverneur et des directeurs. Sur la pente, les bâtiments de la force publique. A une certaine hauteur, sur un petit versant, la maison du

directeur des transports. Les toits, blanchis à la chaux, jettent une note gaie sur le fond vert du plateau. »

En 1889, on construisit, à Boma, un pier et un petit tramway à vapeur mettant en relation, avec la rive, les habitations du plateau.

Chaque année, pendant mes voyages suivants, j'ai constaté que quelques nouvelles maisons avaient été construites. Ce fut d'abord, à peu près à mi-distance entre la rive et les hauteurs, une nouvelle habitation pour le gouverneur, à laquelle, de temps en temps, on a apporté quelques changements, pour augmenter l'importance des vérandas ou les dimensions d'une chambre. On a comblé quelques marais, élevé une église, créé un parc, quelques allées avec des maisons en bordure. Puis on a approprié le terrain de quelques mamelons pour y élever de nouvelles habitations.

Il semble que tout cela a été fait sans plan arrêté ou que, si un plan a été établi, il n'a pas toujours été respecté. Cependant Boma, dans son ensemble, produit une bonne impression. On sent qu'on n'a pas cessé d'y travailler. Mais il saute aux yeux que le budget des travaux publics y a toujours été trop maigrement doté. La crise de l'habitation n'a jamais cessé d'y régner. Elle est aujourd'hui plus forte que

jamais. A l'arrivée de chaque steamer, on ne case qu'avec la plus grande difficulté les agents qui doivent séjourner dans la capitale. On ne loge que misérablement les agents destinés au Haut-Congo qui y passent quelques jours, pour y recevoir leurs instructions.

J'ajoute immédiatement que la situation est exactement la même à Matadi et au Stanley-Pool. Il semble que, dans tout le Bas-Congo, en dehors de la Compagnie du Chemin de fer du Congo, on ait négligé de s'occuper sérieusement de l'importante question du logement des Européens. Dans la conférence que j'ai donnée à l'exposition de Bruxelles, le 11 août 1910, j'ai déjà signalé cette situation dans les termes suivants : « Sous la préoccupation trop absolue de diminuer les dépenses et d'augmenter les recettes, l'ancienne administration n'avait peut-être pas toujours, pour son personnel d'Afrique, assez de sollicitude. C'est ainsi que la plupart des installations pour Européens ont encore des allures de campement. Il est indispensable de leur donner un caractère de stabilité. » Ce que j'ai constaté m'a d'autant moins étonné que je savais que l'initiative privée, tenue systématiquement à l'écart, pendant les dernières années de l'administration de l'Etat, était, de son côté, restée inerte.

Je m'empresse de déclarer que le gouvernement actuel déploie la plus grande activité pour faire face aux difficultés de l'heure présente, et que celles-ci sont supportées avec une réelle bonne humeur, qui s'explique, sans doute, par la conviction de tous que les anciens errements sont définitivement abandonnés.

Pour ce qui concerne spécialement Boma, on a beaucoup construit pendant les deux dernières années. Presque tous les hauts fonctionnaires ont, aujourd'hui, des habitations confortables, encore qu'il me semble que l'on ait adopté, pour quelques-unes d'entre elles, des types assez étranges et qui ont dû être inutilement coûteux. On a aussi construit quelques habitations, qui paraissent bien conçues, pour le personnel inférieur; d'autres, par contre, sont peu confortables. Dans tous les cas, on travaille partout d'arrache-pied, autant qu'on peut et avec esprit de suite. Mais il ne faut pas oublier que l'arriéré était considérable, qu'il y a des réparations urgentes à faire aux vieux bâtiments, dont l'entretien a été très négligé, que des besoins nouveaux sont nés et que la main-d'œuvre spéciale n'est pas illimitée. Il faudra donc encore quelques années avant qu'on ne soit maître de la situation. Ce n'est pas impunément, aux colonies, qu'on s'immobilise pendant dix ans.

Il convient que l'on dote Boma d'égouts, d'une distribution d'eau et de l'éclairage électrique. Je crois savoir que le gouvernement colonial a déjà mis ces projets à l'étude, et j'y applaudis entièrement. De semblables installations s'imposent, en pays tropicaux, dans tous les centres appelés à prendre une réelle importance. Boma a certainement assez d'avenir pour les justifier, non que j'estime que Boma restera la capitale de la colonie — je traiterai cette question plus loin —, mais elle sera toujours le chef-lieu du Bas-Congo et le point de départ du chemin de fer du Mayumbe, qui est une voie de pénétration intéressante, appelée à se développer.

Il est indispensable que les installations du port de Boma soient renforcées. On n'utilise actuellement, pour les déchargements des grands steamers, qu'un seul pier, en assez mauvais état, qui ne permet de travailler que par une seule écoutille. Il conviendrait que l'on dispose d'un pier d'une centaine de mètres de longueur, avec des voies ferrées permettant aux navires de mer de décharger rapidement, et que l'on construise les hangars nécessaires pour le triage des colis. Je crois savoir que cette question est à l'étude.

Je ne veux pas quitter Boma sans exprimer aux hauts fonctionnaires de la colonie, avec

lesquels j'ai passé trois soirées, ma gratitude pour leur bon accueil. Plusieurs d'entre eux y vivent avec leur famille. La présence de dames marque une occupation définitive : c'est la vie européenne qui s'installe enfin. D'aucuns regretteront peut-être les petites obligations qui en résultent. On entendra sans doute, encore souvent, quelque Africain, rentrant de l'intérieur, se plaindre de devoir reprendre, à Boma, le faux-col et le smoking, mais cela passera.

Tandis que, installé confortablement sous la véranda du gouverneur, je voyais les tables de bridge s'organiser et que j'entendais les voix claires des femmes, j'ai compris, plus peut-être que n'importe ailleurs, que le progrès était en marche rapide. Je crois qu'il s'accentuera à mesure que les femmes belges seront plus nombreuses et j'applaudis d'avance à tout ce qui sera fait pour y aider. Je me permets cependant de faire remarquer qu'en ceci, comme en toutes choses au Congo, il faut agir avec une grande prudence. Autant il est bon qu'un agent établi à demeure, disposant d'une habitation confortable, soit accompagné de sa femme, autant je considère que c'est une faute grave que de permettre à une femme européenne de joindre son mari, si celui-ci est obligé de vivre en dehors des

centres européens ou se trouve contraint à de fréquents déplacements dans la brousse. Je sais par expérience combien il est parfois pénible de repousser semblable demande; mais il faut le faire. La vie de brousse est trop dure pour que la femme européenne puisse la supporter, quel que soit son courage. Les rares exceptions que l'on a pu constater ne prouvent rien. La femme blanche qui ne peut disposer, au Congo, d'un certain confort sera toujours une malheureuse, et l'agent qui en sera encombré sera toujours un mauvais agent. Si le ménage a des enfants, c'est un crime de les jeter dans l'aventure.

Il vient de se créer, à Boma, une institution que je considère comme excellente à tous points de vue; c'est le *Club Léopold*, dont font partie tous les hauts fonctionnaires et les principales notabilités de la ville. Il est encore bien modestement installé sous la tente, avec un petit tennis. Il faudrait l'aider à se procurer un local convenable. La question est plus importante qu'elle ne paraît être à première vue. Un peu de réflexion suffit pour se rendre compte des services que ce club peut rendre.

Des froissements se produisent souvent entre Européens dans des centres peu peuplés comme Boma. Si les personnes entre les-

quelles ils surgissent se voient au club, il est rare qu'ils perdurent. Des amis communs interviennent. Si, au contraire, on n'a pas occasion de se rencontrer, les dissentiments s'accentuent et deviennent parfois de véritables inimitiés, dont tout le monde souffre. C'est la commune loi des relations sociales.

De Boma à Matadi.

De Boma jusqu'aux environs de Matadi, aucun changement quelconque ne s'est produit depuis 1887. En revanche, à Matadi, la transformation est complète.

Je me rappelle, comme si c'était hier, l'impression profonde, presque d'épouvante, que me produisit Matadi lorsque j'y abordai pour la première fois, avec les ingénieurs chargés des études du chemin de fer.

J'écrivis alors : « En arrivant à Matadi on se croirait devant un pays maudit, véritable barrière élevée par la nature pour arrêter le progrès. »

Matadi, point de départ du chemin de fer.

Et cependant c'était là, à n'en pas douter, que le chemin de fer des cataractes devait s'accrocher.

J'avais eu, avant mon départ, de nombreuses conversations avec Stanley au sujet du point de départ de la ligne. On sait que le célèbre explorateur avait préconisé la construction d'un premier tronçon sur la rive droite, partant de Vivi pour aboutir à Isangila, l'utilisation du bief plus ou moins navigable d'Isangila à Manyanga et la construction d'un second tronçon de voie ferrée, sur la rive gauche, de Manyanga à Léopoldville. J'avais combattu ce projet avec la plus grande énergie, faisant surtout ressortir l'insuffisance, au point de vue de la navigabilité, du bief Isangila-Manyanga, utilisable seulement pour des vapeurs de faible tonnage.

Stanley en convenait, d'ailleurs, et reconnaissait que la solution qu'il préconisait était essentiellement provisoire et ne résolvait qu'imparfaitement la question des transports entre le Bas-Congo et le Pool. « Si Matadi est abordable par les grands steamers, me disait-il, ce que je crois, et si vous parvenez à sortir de Matadi avec une voie ferrée, votre solution d'un chemin de fer d'un seul tenant jusqu'au Pool est évidemment meilleure, mais je vous préviens que ce sera difficile. » Et comme je persistais, néanmoins, dans mon opinion, il avait conclu en prenant congé de moi :

« *All right !* Bonne chance ! Vous avez peut-être raison ! »

Le soir même de mon arrivée à Matadi, j'écrivis dans mon calepin de voyage : « Stanley avait certainement raison de dire qu'il sera difficile de sortir avec un chemin de fer de ce vilain trou. Mais si ce n'était pas difficile, comme tout ce que nous devons faire ici, il y a longtemps que le Congo serait occupé et l'Etat du Congo n'aurait pas de raison d'être. Nous trouverons quand même une solution En attendant, nous avons établi nos tentes sur les quelques mètres carrés qui séparent les rochers de la rive. La lune bat son plein. Cambier en profite pour faire des observations de longitude. La température est exquise, mais il y a beaucoup de moustiques, et ce sont de sales bêtes ! »

Quinze jours après, j'écrivais : « Je viens de recevoir les sondages faits par le capitaine Boyé. Ils sont concluants : il y a partout 60 pieds de profondeur, d'ici à Boma. Cambier a fait faire des sondages à la rive, qui prouvent que des vapeurs tirant 23 pieds pourront aborder à un pier de 50 mètres de longueur. Comme nous sommes aux plus basses eaux, Matadi convient donc comme port. Reste à trouver la solution pour sortir; mais de cela il n'y a pas à s'inquiéter. Cambier

croit qu'on pourra trouver un tracé vers l'aval, par le ravin de Kala-Kala. Dans tous les cas, il reste toujours possible de contourner les falaises vers l'amont et d'entrer dans la vallée de la Pozo. Matadi convient donc comme point de départ; je vais cependant faire le voyage de Vivi à Manyanga, pour comparer, à la solution Matadi-Pool, celle qu'a préconisée Stanley. »

Un mois après, j'écrivais de Manyanga : « Aucun doute n'est possible. La solution Matadi-Pool est réalisable, et c'est bien heureux, car il n'y a, aux environs de Vivi, pas de point accostable pour de grands vapeurs; la solution pour gagner les hauts plateaux serait plus difficile qu'à Matadi et la navigation d'Isangila à Manyanga est impraticable.

« Les projets de chemin de fer par la rive droite doivent être absolument abandonnés. »

Les critiques contre le chemin de fer.

Les études et la construction du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool ont demandé onze années de travail ardu. Peu d'œuvres ont donné lieu à des critiques aussi violentes et aussi peu justifiées. Je ne veux pas parler

de celles qui se sont produites au sujet de l'insuffisance des devis — ces critiques étaient peut-être sévères, mais elles étaient fondées — ni de celles qui ont pu être adressées au sujet des recrutements ou de l'organisation générale du travail. Toute discussion sur ces points serait oiseuse. Je crois cependant pouvoir déclarer, sans vanité, mais aussi sans fausse modestie, qu'il eût été difficile de faire mieux.

Ce qu'il me paraît utile à dire, c'est que je n'ai jamais pu comprendre comment on ait pu mettre en doute l'utilité de la ligne et la certitude de son rendement. L'affaire avait été étudiée, avec grand soin, par la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie. Elle avait été exposée avec clarté dans un travail important — la « Brochure blanche » — qui portait la signature d'hommes d'affaires d'une habileté reconnue, MM. Sabatier, Jules Urban, Adolphe de Roubaix. M. Beernaert, après en avoir pris connaissance, avait affirmé sa confiance, en promettant le concours du gouvernement belge pour la formation du capital nécessaire à la construction. Ce ne fut, cependant, qu'avec la plus grande difficulté que la Compagnie du chemin de fer du Congo put être constituée. Plus tard, quand arrivèrent les déboires de la construction dans la vallée

de la Pozo, dans la montée de Palabala, les critiques se firent violentes. Elles continuèrent alors que l'œuvre était déjà à l'abri de tout danger. Deux ans avant l'achèvement total de la ligne, les résultats de l'exploitation commencée dans les premières sections construites ne pouvant plus laisser aucun doute sur l'avenir, la confiance n'était pas encore revenue.

Cependant, jamais, peut-être, entreprise n'a été plus saine, plus sûre, plus prudente. Comment peuvent se comprendre tant d'hésitations, tant de résistances à une démonstration évidente? Je crois que la seule explication qu'on puisse en donner, c'est l'indifférence que l'on apporte à l'étude des questions coloniales, qu'on juge avec le sentiment plutôt qu'avec la raison, sur lesquelles on se fait des opinions de parti pris que l'on défend, ensuite, avec d'autant plus de passion, qu'on les a conçues avec plus de légèreté.

Je fouille à nouveau dans le champ de mes souvenirs pour expliquer ma pensée.

C'était en 1889. Je me présentai, un matin, chez le chef d'un gros établissement financier de Bruxelles, auquel je m'étais adressé en vue d'obtenir son adhésion à la constitution du capital de la Compagnie du chemin de fer. Je lui avais remis, quelques jours auparavant, la brochure blanche en le suppliant de la faire

étudier avec soin. Je demandai avec anxiété la décision prise.

Il me fut expliqué que, certainement, l'affaire était intéressante, que l'on serait fort désireux d'y participer, étant donné le grand intérêt que lui accordait le Roi, dont on glorifiait le dévouement patriotique, mais que l'on ne pouvait compromettre les intérêts des actionnaires dans une entreprise évidemment hasardeuse — téméraire même, mon cher capitaine, ajouta-t-on en souriant, — que la responsabilité morale à assumer, en s'inscrivant premier sur une liste d'actionnaires encore blanche, était beaucoup trop grande; que l'on ne voulait cependant pas me répondre tout à fait négativement et que l'on réexaminerait la question, si d'autres établissements financiers marquaient leur adhésion. En traduction libre, cela voulait dire : « L'œuvre du Congo est une fantaisie du Roi, qui va finir, un jour ou l'autre, en queue de poisson. L'idée de construire un chemin de fer dans un pays complètement inconnu, où aucun transport n'existe encore, est une idée absurde que personne n'adoptera ». On n'avait été poli, en me répondant, que pour ne pas risquer de déplaire au feu roi, dont on craignait l'inimitié. Toutes les tentatives que je fis à Bruxelles reçurent à peu près le même

accueil. Les semaines se suivaient sans amener aucun progrès. Je partis pour Berlin. Après quelques entrevues avec les représentants des grands établissements financiers auprès desquels j'avais été introduit par de puissantes recommandations, je fus invité à me présenter chez un des directeurs de la Disconto, M. Lent, qui avait été chargé, me dit-on, d'étudier ma proposition et de me faire connaître la décision prise. J'avais très bien compris, qu'en langage clair, on m'eût dit que M. Lent avait été chargé d'enterrer poliment mon affaire.

J'entrai chez M. Lent vers midi. C'était alors un homme d'environ 60 ans, d'allure forte, au front large, à la physionomie calme éclairée de grands yeux intelligents et bons. Je me trouvais évidemment en présence d'une de ces grandes figures germaniques, au cerveau puissant, à la volonté énergique, âmes honnêtes de mathématiciens et de penseurs qui, en mettant à la disposition de l'industrie moderne toutes les ressources de la science, ont transformé la vie économique de l'Allemagne. Je sentis d'instinct que, si jamais un homme devait étudier mon affaire, il fallait que ce fût celui-là. Je la lui développai avec chaleur. En quelques mots, je lui montrai le but de l'œuvre poursuivie par le Roi en

Afrique, le travail accompli, l'importance des résultats acquis, l'admirable réseau des voies de navigation fluviale au delà du Pool, la richesse de la grande forêt équatoriale, les grandes aptitudes commerciales des nègres, l'importance du portage à dos d'homme à travers la région des cataractes, l'avenir certain du chemin de fer.

M. Lent m'écoutait avec attention. Sa figure, très calme d'abord, n'avait pas tardé à s'animer. Il était visiblement intéressé et le marquait par de petits mouvements de tête approbatifs. « Comment se fait-il, demanda-t-il, que vos grands hommes d'affaires — et vous en avez en Belgique plusieurs que je connais — ne marchent pas avec vous? Quelles objections présentent-ils? — En réalité, aucune, répondis-je. Ils trouvent l'affaire trop hardie, son champ d'activité trop éloigné, les risques d'erreur dans les devis trop grands, les chances d'avenir discutables. Mais tout cela est dit en termes vagues. Je crois que la vérité est qu'aucun d'eux n'a même lu mon dossier sérieusement! Je vous en supplie, Monsieur Lent, prenez la peine de le faire. Je le crois concluant. Permettez-moi de répondre à vos objections, si vous en avez à présenter. Rendez-moi le grand service, si je me trompe,

de me le prouver. Il est impossible que deux hommes de bonne foi, s'appliquant à la recherche de la vérité, dans une question comme celle-ci, ne tombent pas d'accord. Ce n'est pas une affaire où on puisse discuter les chiffres. Le chemin de fer du Bas-Congo au Haut-Congo, dans sa conception, est un canal qui doit mettre deux mondes en relations. Quand il sera fini, à quelque prix que ce soit, il sera rémunérateur !

— Eh bien, me répondit M Lent, je vais faire ce que vous me demandez. Je pars dans une heure pour la campagne. Donnez-moi votre dossier et revenez demain à 10 heures. »

Ai-je besoin de vous dire que je fus exact au rendez-vous? « Je suis enchanté, me dit M. Lent, de la fin de journée que j'ai passée hier. Votre affaire est tout à fait intéressante. Votre dossier l'expose très bien. Vos devis seront-ils respectés? Je n'en sais rien. Je crois qu'ils sont établis de bonne foi ; mais, en semblable chose, il ne suffit pas de faire des raisonnements qui paraissent justes. L'expérience seule est concluante. On ne pourra dresser, avec chance de ne pas se tromper, les devis d'un pareil chemin de fer que quand on en aura construit un dans les mêmes conditions. Je crois cependant que vous serez amené à dépenser plus de 25 millions. Mais

je suis tout à fait d'accord avec vous sur vos conclusions. Quand votre chemin de fer sera achevé, ce sera une affaire superbe. Toute la question est d'y arriver. Pour cela, il faut la foi. Vous l'avez, vous réussirez. Je vais proposer au conseil de la Disconto de prendre une participation ; attendez-moi quelques instants. »

Un quart-d'heure après, M. Lent rentrait à son bureau.

« La Disconto et la maison Bleichröder, me dit-il, souscrivent chacune 1 million à la Compagnie du chemin de fer du Congo. Et maintenant, mon cher capitaine, bonne chance. » Et, sa voix se faisant plus grave, il ajouta en souriant : « Et surtout ne mourez pas avant d'avoir fini. — Je vous le promets », répondis-je à ce compliment, que je considère comme un des plus aimables que j'ai reçus de ma vie.

Quelques jours après l'adhésion des Allemands, le capital entier de la Compagnie du chemin de fer était souscrit. Le jour où le dernier rail fut posé au Pool, je télégraphiai à M. Lent : « Vous avez été le premier à souscrire au chemin de fer, vous êtes le premier auquel j'annonce l'arrivée du rail au Pool. Les recettes sont de 750,000 francs par mois ». M. Lent me répondit simplement :

« Mes compliments. J'ai toujours eu confiance. »

Quand j'obtins l'assentiment du financier belge dont j'ai rapporté plus haut les paroles, je lui demandai : « Aviez-vous étudié mon dossier? — Ma foi, non, me répondit-il. Que voulez-vous? On vous en présente tant de ces affaires! On ne peut pas tout lire ». — Je m'en doutais.

Au cours de cette conférence, j'indiquerai les lignes générales de grands travaux que je préconise. J'espère que mes propositions seront étudiées avec soin. Elles paraîtront peut-être hardies. Je crois, au contraire, qu'elles sont sages, sûres et prévoyantes, comme celles que j'eus l'honneur de faire en 1889.

Matadi. — Ville actuelle. — Ville de l'avenir.

Reprenons maintenant, pour Matadi, la comparaison des situations de 1887 et de 1911.

En 1887, il n'y avait, à Matadi, qu'une ou deux maisons, occupées par le chef de poste de l'Etat, son adjoint et quelques noirs; aujourd'hui, c'est une petite ville dont l'importance grandit chaque jour. Aucun plan d'ensemble n'a malheureusement été dressé d'avance. De loin, de la passerelle du steamer,

Matadi ne produit pas mauvais effet. Mais dès que, descendu à terre, on a dépassé les installations de la gare, l'incohérence qui a présidé à son édification apparaît dans toute sa réalité.

Vers l'amont, à la rive, se trouvent quelques installations à l'usage des maisons de commerce et, sur de petits plateaux dominant le fleuve d'une cinquantaine de mètres, une église en bois, avec une maison pour les pères rédemptoristes et les bâtiments de l'Etat. Vers l'aval, les habitations du personnel blanc et noir de la Compagnie du chemin de fer sont disséminées, un peu partout, sur les terrains en pente qui s'étendent entre la gare et les hauteurs.

Entre Matadi-Etat et Matadi-chemin de fer, deux ou trois rues ont été tracées. C'est le quartier des maisons de commerce et des hôtels. Aucun ordre n'a présidé aux constructions. Chacun a fait ce qu'il a voulu sur le terrain acheté à l'Etat. Partout, à Matadi, en dehors des deux ou trois rues dont je viens de parler, de quelques petites places, d'une route assez convenable conduisant de la gare au plateau de Kinkanda, avec quelques petits tronçons reliant, à cette route, les habitations du chemin de fer, le sol est resté tel qu'il était. A deux pas des habitations, c'est un

fouillis de blocs de pierre, entre lesquels circulent les lézards, les petits serpents et pousse la brousse, qui est, à la saison des pluies. la demeure privilégiée des moustiques. A la fin de la saison sèche, quand la brousse a atteint une certaine hauteur, on la brûle. Il en est ainsi d'ailleurs, à peu près, partout au Congo.

Les bâtiments de l'Etat, à Matadi, sont en mauvais état et insuffisants; les installations pour passagers doivent absolument être complétées. Les habitations du personnel blanc de la Compagnie du chemin de fer sont généralement confortables. Il m'a même paru que les emplacements sur lesquels elles ont été construites, ont été choisis de manière à ménager la possibilité d'établir la voirie, de sorte que le désordre qui semble régner, dans cette partie de Matadi, est peut être plus apparent que réel. Je ne puis, malheureusement, en dire autant des villages qu'habite le personnel noir de la compagnie, un peu plus vers l'aval que les habitations des blancs. Ici, c'est un véritable pèle-mêle où la fantaisie la plus grande s'est donnée libre cours. Il m'a été expliqué que ce laisser-aller était désiré par les noirs, que la moindre réglementation inquiète. On m'a même dit qu'à de bonnes maisons mises à leur disposition par la compagnie, les nègres

préféreraient toujours les misérables huttes installées à leur gré et où il leur plaît. Je n'en crois absolument rien. Que ceux qui craignent, en donnant aux noirs de bonnes maisons et en exigeant, par contre, qu'ils les entretiennent bien, de froisser ceux-ci dans leur amour de la liberté, se rassurent. Tous les hommes, quels qu'ils soient, sont sensibles à l'amélioration de leur bien-être; le confort de l'habitation est un des plus grands qu'on puisse leur donner.

Lorsqu'il fut question de distribuer, aux noirs du chemin de fer, une bonne ration de poisson, de viande et de riz, certains vieux Africains prétendirent que cette nourriture serait trop échauffante pour les nègres du Congo. Passe encore pour le poisson, disaient-ils, auquel ils sont habitués; mais ils préféreront toujours leur manioc au riz. Qui oserait encore aujourd'hui émettre pareille opinion? La ration du chemin de fer, tout le monde est d'accord, a régénéré les travailleurs de la ligne, elle a éloigné d'eux l'affreuse maladie du sommeil, elle leur a donné des muscles et de la résistance au travail. Elle a été un bienfait pour toute la région.

Il en sera, de la solution donnée à la question du logement des noirs, comme de celle donnée à la question de la nourriture. Nous

allons donc construire, à Matadi, de bonnes habitations pour les noirs, dans des villages régulièrement tracés, reliés aux égouts et à la distribution d'eau dont je parlerai plus loin. Les nègres comprendront très vite que la propreté de l'habitation est indispensable, comme celle du corps. Leur santé s'en ressentira et ils seront plus heureux. Nous ferons de même à Thysville et à Kinshasa. Pour les petits postes de la ligne, où se trouvent seulement quelques hommes, nous continuerons à laisser nos travailleurs libres de se loger comme ils le font maintenant. Mais je suis certain qu'ils ne tarderont pas à nous demander des maisons à l'instar de Matadi. Nos postes deviendront rapidement les amorces de villages indigènes.

La Compagnie du chemin de fer a construit à Matadi, sur un petit plateau situé à une centaine de mètres de hauteur, un hôpital pour noirs et, à Kinkanda, à 4 kilomètres de Matadi, à l'altitude de 200 mètres, un hôpital pour Européens. Ces deux bâtiments sont bien ordonnés et tenus d'une manière irréprochable.

Matadi dispose d'une petite distribution d'eau qui dessert les habitations de l'État et des Européens de la Compagnie du chemin de fer, mais elle est absolument insuffisante. Il n'y a pas d'égouts. Les ateliers du chemin

de fer sont seuls éclairés à l'électricité. Tout ce que j'ai dit concernant Boma au point de vue de la crise du logement peut s'appliquer à Matadi, et il est juste d'ajouter aussi que, depuis deux ans, on y a beaucoup travaillé.

Je crois que le moment est venu de faire de Matadi une belle ville, suivant un plan d'ensemble bien conçu et dont on poursuivrait progressivement l'exécution. L'idée n'est pas nouvelle. Je l'avais déjà exposée, en 1892, au roi Léopold qui l'avait hautement approuvée. Mon vieil ami Besme en avait même dressé l'avant-projet, sur les plans que je lui avais remis. Il était convenu qu'il viendrait passer quelques jours avec moi à Matadi, pour se rendre compte sur place et dresser un projet définitif. Mais tout a sombré, comme bien d'autres beaux projets, lors de l'évolution qui se produisit, à cette époque, dans la politique économique du Congo.

Il est facile de créer à Matadi une belle cité en gradins, comme celles qui ont été édifiées à Madère, à Santa Cruz de Ténériffe et dans d'autres sites analogues. Il suffit, pour s'en rendre compte, de faire à pied la promenade qui conduit, des bureaux de la Compagnie du chemin de fer, à l'hôpital des noirs et, de là, jusqu'au haut plateau de Kinkanda.

Que Matadi soit appelé à prendre un grand

développement, cela ne peut faire de doute pour personne. C'est le grand port d'avenir de la colonie, le point de passage forcé de tout ce qui est destiné au Haut-Congo et de tout ce que celui-ci peut produire. Son importance sera, forcément, fonction du trafic du chemin de fer des cataractes, et j'aurai l'occasion, au cours de cette conférence, de montrer que celui-ci ne peut manquer de continuer à s'accroître, pour devenir énorme.

Nul doute qu'il faudra exécuter des travaux de terrassement importants pour la création de la voirie de la cité nouvelle. Mais l'effort n'est nullement en disproportion avec les résultats qu'on peut en attendre.

Quelques questions préalables doivent être résolues avant de dresser les plans de la ville haute de Matadi. La première est celle de l'eau. Il faut pouvoir créer, sur les hauteurs, de très grands réservoirs, de manière à distribuer largement l'eau indispensable pour l'entretien des parcs et des jardins et pour le service des égouts. Ceux-ci s'établiront avec la plus grande facilité sur les terrains en pente.

La seconde question à résoudre est celle des communications entre la rive et les hauteurs.

La troisième est celle de l'éclairage électrique.

J'ai fait mettre ces diverses questions à

l'étude et j'espère être fixé dans quelque temps. Il sera alors possible de dresser un projet rationnel de ville.

Matadi est aujourd'hui malsain et pénible à habiter. Il en sera tout autrement quand on pourra occuper les hauteurs. La vie commerciale et les bureaux resteront dans la ville basse; mais, dès le travail fini, on quittera la rive pour la ville haute. C'est la solution qui a été adoptée, à la côte d'Afrique, dans tous les centres européens qui ont pris une certaine importance.

La gare et les installations du port.

A l'endroit où nous avions, Cambier et moi, dressé nos tentes en 1887, se trouvent les installations de la gare de Matadi. Il a fallu, pour les ériger, gagner les terrains nécessaires, d'un côté sur le rocher, de l'autre sur le fleuve. De très grands travaux de terrassement ont dû être effectués : l'ensemble des déblais et des remblais comporte des centaines de milliers de mètres cubes, et le travail continue toujours. Il n'y a plus rien à gagner sur le rocher ; il reste encore environ 60,000 mètres cubes à remblayer pour avoir conquis, sur le fleuve, tout le terrain jusqu'aux eaux basses. Après

cela, la gare ne pourra plus s'étendre que vers l'aval; mais, de ce côté, son développement peut encore être très considérable et permettre de faire face à un trafic presque illimité.

Telle qu'elle est, la gare de Matadi, avec ses ateliers largement dotés de machines-outils et où les plus grosses réparations peuvent être effectuées, avec ses nombreux magasins et ses entrepôts, avec ses deux piers où sont presque toujours amarrés deux grands steamers d'Europe, présente une activité qui a peu d'égale sur toute la côte d'Afrique. Elle a toujours été, de même que la ligne, à la hauteur des besoins, ses entrepôts n'ayant jamais été un seul instant encombrés.

Dans ces derniers temps, cependant, il est arrivé, assez souvent, que certains steamers ont été forcés à d'assez longs séjours, à Matadi, pour décharger. Il n'y a, en effet, à l'heure actuelle, que deux piers d'accès S'il se présente à la fois trois vapeurs qui désirent décharger à quai, le dernier venu doit attendre son tour de pier. Depuis que les circonstances m'ont amené à prendre une part importante de direction dans la Compagnie belge maritime du Congo, il a été possible d'organiser les départs des vapeurs d'Europe de manière que deux de ses bateaux ne se trouvent plus, en même temps, à Matadi, et la situation s'est

beaucoup améliorée. D'autre part, la Compagnie du chemin de fer et la Compagnie de navigation ont expédié au Congo de nombreux chalands, et un puissant remorqueur va y être envoyé. Des dispositions ont été prises, et vont être complétées, pour amener tous les chargeurs de Matadi à utiliser les piers de la compagnie pour leurs déchargements et leurs embarquements. La compagnie va, dans ce but, diminuer considérablement les tarifs des taxes perçues pour l'utilisation de ses piers. Si même elle doit, de ce chef, subir une certaine perte, elle fera bien d'y consentir, car la concentration de toutes les opérations au pier est le meilleur moyen de les accélérer et d'éviter aux grands vapeurs de longs séjours inutiles à Matadi. D'autre part, l'établissement de la télégraphie sans fil, qui fonctionne maintenant régulièrement à Banana et à Boma, donne le moyen, aux vapeurs qui font la côte, d'organiser leurs voyages de manière à n'arriver à Matadi que quand ils savent y trouver un pier libre. Toutes ces circonstances permettront, sans nul doute, de traverser la période actuelle, qui n'est que provisoire, le ministre des colonies ayant approuvé la proposition, que la Compagnie du chemin de fer lui a faite, de relier les deux piers actuels et de prolonger ceux-ci de 100 mètres vers l'aval et de 100 mètres

vers l'amont. Il y aura alors 500 mètres de quai qui suffiront largement, et pour longtemps, aux besoins. Vers l'aval, d'ailleurs, on peut encore prolonger beaucoup les quais de chargement et de déchargement.

Les déchargements à Matadi seront, au surplus, allégés, dès que le pétrole pourra être substitué au charbon pour le chauffage des locomotives. On sait qu'une concession a été accordée à la Compagnie des pétroles du Congo, pour la construction et l'exploitation d'une conduite métallique, communément appelée pipe-line, qui permettra de transporter le pétrole jusqu'au Stanley-Pool. Il se consomme actuellement, sur la ligne, 18,000 tonnes de charbon, dont l'envoi ne sera plus nécessaire après l'achèvement de la pipe-line. Dès maintenant, une locomotive à pétrole est remontée à Matadi et a dû faire ses essais, avec du pétrole en barils, que nous avons envoyé. Les travaux de terrassements et de maçonneries se poursuivent à Ango-Ango, pour la construction des tanks de la pipe-line, qui y seront bientôt remontés. Les études pour le placement des conduites, jusqu'à Matadi, sont achevées et les matériaux sont à pied d'œuvre. Tout est donc organisé pour que, dès la fin de cette année ou les débuts de l'année prochaine, le pétrole puisse être fourni à Matadi et l'exploitation au

pétrole commencée sur les premiers kilomètres du chemin de fer.

Ango-Ango.

Il est certain que Ango-Ango convient parfaitement comme point de départ de la pipe-

«Ango-Ango», le Chaudron d'Enfer, Matadi, Vivi et leurs environs.
(Extrait de la carte du Bas-Congo, par M. H. Droogmans.)

line, les sondages, faits par le service hydrographique de la colonie, ayant donné la preuve que les pétrôliers pourront venir décharger à Ango-Ango.

Les sondages vont être continués tout le long de la rive, depuis Underhill jusqu'à la frontière portugaise. S'ils parvenaient à prouver qu'il serait possible, même au prix de certaines dépenses, de créer un port de quelque importance à Ango-Ango, cela pourrait présenter un intérêt considérable. Non que je craigne que, dans l'avenir, le port de Matadi devienne jamais insuffisant. J'ai, au contraire, la conviction que ce port pourra satisfaire à un trafic de plusieurs millions de tonnes. Mais on ne peut arriver à Matadi qu'en traversant le « Chaudron d'enfer », où le courant atteint souvent des vitesses de 13 et 14 nœuds, sans jamais tomber en dessous de 10 à 11 nœuds, tandis qu'en aval du « Chaudron », la vitesse du Congo ne dépasse jamais 7 nœuds. Ango-Ango pourrait donc être un port desservi par des cargo-boats d'une vitesse d'environ 9 nœuds, qui sont d'une exploitation très économique et qui pourraient appliquer des frets moins onéreux que ceux de Matadi, notamment pour les marchandises pondéreuses et pour lesquelles le temps de transport importe peu, comme les matériaux de construction, le ciment, le riz, etc., etc.

Si un port peut être installé à Ango-Ango, rien ne serait plus logique que de prolonger la ligne du chemin de fer jusqu'à ce point, soit par Kinkanda, soit en construisant le long de la rive et en contournant Underhill. Ce dernier tracé sera assez difficile, mais avec les moyens dont on dispose actuellement à Matadi, il est parfaitement réalisable. J'ai donné des instructions, avant mon départ de Matadi, pour que cette intéressante question soit étudiée sans retard.

La ligne du chemin de fer.

La mémoire fonctionne proportionnellement à l'impression reçue : les faits indifférents glissent sur elle, ceux qui ont ému y restent indéfiniment gravés. Je ne m'en suis jamais aussi absolument rendu compte que pendant le voyage, aller et retour, que je viens de faire de Matadi au Stanley-Pool. Il y avait douze ans que je n'avais plus vu la ligne. J'en ai reconnu les moindres sinuosités. Tandis qu'assis à l'arrière de la dernière voiture, je la voyais se dérouler devant moi, les détails vécus de la période de construction se présentaient, à ma mémoire, avec la netteté de souvenirs tout récents.

Depuis Matadi jusqu'au Pool, à quelque point de vue que ce soit, l'impression que m'a donnée la rapide inspection que je viens de passer a été excellente. J'en rends hommage au personnel blanc et noir de la compagnie et particulièrement aux deux directeurs, MM. De Backer et Cerckel, qui sont, l'un et l'autre, sous des dehors modestes, des hommes de premier ordre.

Partout règne l'ordre et l'activité. Chaque chose est à sa place. Les magasins sont partout parfaitement tenus, les ateliers bien outillés, les bâtiments de gare, sans luxe inutile, sont suffisants; les petits dépôts de rails et de traverses, le long de la voie, sont disposés avec ordre; on ne voit rien qui traîne ou semble abandonné. Le matériel roulant est en bon état, malgré le service intense auquel il est astreint. Le balastage, les remblais, les tranchées, les fossés de garde sont bien entretenus. Quant à la voie elle-même, elle est dans un état d'entretien remarquable, d'une grande propreté qui paraît même parfois minutieuse.

Chacun est à sa besogne. Les ordres sont donnés avec calme et netteté, mais aussi avec bienveillance. Ils sont immédiatement exécutés avec intelligence. Je n'ai pas constaté une seule fois, non un acte de violence — je suis convaincu qu'il ne s'en produit plus depuis longtemps

— mais même un accès de mauvaise humeur. Blancs et noirs travaillent avec une égale confiance les uns dans les autres.

La participation des noirs, et principalement de ceux de la région, à l'entretien et à l'exploitation.

La caractéristique la plus intéressante de ce chemin de fer est la grande participation des noirs à son exploitation et à son entretien, les blancs n'intervenant plus que pour la haute direction et le contrôle. Et ce qui est le plus remarquable, c'est la part, de jour en jour plus grande, que prennent, à ce travail, les nègres de la région des cataractes.

Il me paraît intéressant d'en marquer en quelques mots les diverses étapes. Ce n'est qu'en 1895 que les noirs du Congo ont commencé à prendre du service à la Compagnie du chemin de fer, et encore, seulement en qualité de porteurs. On n'a pas manqué d'en tirer la conclusion qu'ils répugnaient à la besogne de terrassiers. Dans un rapport que j'ai adressé au Conseil d'administration, en septembre 1896, je rencontre l'objection dans les termes suivants :

« De-ci, de-là, dans les groupes de travail-

leurs, j'ai constaté avec plaisir la présence de quelques indigènes ; il y a également quelques équipes de terrassiers congolais qui commencent à se former. On les y encourage. Nous avons aussi commencé à employer dans nos ateliers de jeunes Congolais intelligents, et il y en a déjà quelques-uns qui vont bien. Le difficile, dans toutes ces choses, est de commencer. Il y a alors, pendant un certain temps, des progrès lents, mais on finit par aboutir. C'est ce qui arrivera pour l'entraînement des noirs du Congo au travail. Pour ma part, j'ai la conviction absolue qu'il ne s'écoulera pas longtemps, après l'achèvement de la ligne, avant que tous les noirs de l'exploitation et de l'entretien soient des Congolais ».

Moins de deux ans après, dans un rapport que j'adressais, le 19 janvier 1898, à l'assemblée générale, je m'exprimais ainsi : « Notre personnel noir comprend aujourd'hui 2,000 indigènes. Vous voyez que le nombre de ceux-ci n'a cessé d'augmenter. Il n'y a toutefois encore que très peu d'entre eux occupés aux terrassements, bien que le mouvement, sous ce rapport, commence à s'accentuer. Il y en a à peine quelques-uns aux ateliers, la plupart étant employés aux transports, à la pose de la voie, aux châteaux d'eau et aux autres situations spéciales. »

A la suite du voyage d'inspection qu'il fit, en juin 1907, l'administrateur-directeur de la compagnie, M. Louis Goffin, dans le rapport qu'il adresse au conseil, écrit à son tour : « Tous les ouvriers de la voie, des gares et des entrepôts, sont des indigènes. Ces ouvriers ont des contrats d'un ou de deux ans. Lorsqu'une équipe a fini son temps de service, elle présente généralement une autre équipe pour la remplacer, de sorte que nous n'avons plus guère de recrutements à faire. Nous avons une quinzaine de chefs d'équipe indigènes sur quatre-vingts. Parmi les machinistes, nous avons cinq Congolais ; il y en a à toutes les machines-outils, comme ouvriers ou comme apprentis, et à l'entretien des wagons. Sur les quarante chefs des postes téléphoniques, il n'y en a encore que cinq du Congo. Si nous avons si peu de chefs de poste et de machinistes indigènes, c'est parce que ces fonctions ne peuvent être confiées qu'à des hommes d'un certain âge, ayant conscience de leur responsabilité, et que nous ne disposons encore, naturellement, que d'un petit nombre de Congolais adultes capables. Les progrès réalisés sont, néanmoins, très encourageants et iront en s'accentuant toujours, cela n'est pas douteux. »

Ces prévisions se réalisent de plus en plus, ainsi que le montre le tableau suivant des noirs

employés au service de la compagnie, en qualité de commis, chefs de poste téléphonique, chefs d'équipe, artisans, machinistes et chauffeurs, à la date du 30 juin 1911 :

CATÉGORIES	Nombre total.	Indigènes.	Pour cent des indigènes
Commis	49	3	6.0
Chefs de poste téléphonique . . .	55	19	34.5
Chefs d'équipe . .	109	57	51.0
Forgerons . . .	8	5	62.0
Charpentiers . .	20	7	35.0
Maçons	35	18	50.0
Machinistes . .	51	6	12.0
Chauffeurs . . .	70	48	70.0

Le travail forcé.

Quel crédit faut-il encore accorder, en présence de ces résultats, à l'affirmation, si souvent produite, qu'il est indispensable de contraindre les noirs pour les amener au travail ?

Comment a-t-on pu prétendre, d'ailleurs, que le travail forcé est une bonne école de travail ? Cette affirmation se comprend, à la rigueur, de la part de ceux qui, pratiquant le travail forcé, par ordre ou à leur profit, cher-

chent à se justifier vis-à-vis des tiers ou devant leur propre conscience. Mais comment s'expliquer que des hommes de bonne foi, à l'esprit juste et droit, aient pu les croire? Je ne puis que répéter ici ce que j'ai déjà dit plus haut : on n'apporte pas à l'étude des questions coloniales assez de soin ; on adopte avec trop de facilité des opinions émises, avec légèreté ou par parti pris, et les arguments produits pour les défendre.

Que disaient les partisans du travail forcé ? Que les nègres n'ont pas de besoins et, par conséquent, répugnent au travail, l'homme ne travaillant que pour la satisfaction de ses besoins. L'argument eût-il été vrai, que l'emploi de la force, pour amener les nègres au travail, eût encore été peu recommandable, au point de vue pratique comme au point de vue moral. Mais l'affirmation elle-même est fausse et un peu de réflexion devait le montrer. Le Congo n'est pas un pays à climat tempéré, c'est un pays à climat excessif, où les besoins, par conséquent, atteignent le maximum. On ne ressent, nulle part comme au Congo, la faim, la soif, les influences du chaud et du froid. Les preuves que les nègres ont de grands besoins abondent : leurs aptitudes commerciales, l'anthropophagie, l'affreuse traite des esclaves en sont des témoignages irrécu-

sables. Il est également faux de dire que les nègres refusent de travailler. L'histoire de l'œuvre du Congo elle-même est concluante. Elle abonde en preuves contraires. La facilité avec laquelle on a trouvé des porteurs, dans la région des cataractes, en est une des plus marquantes. Aujourd'hui, l'expérience poursuivie par la Compagnie du chemin de fer du Congo est décisive. Les travailleurs arrivent de partout, librement, du Bangu, des environs de Manyanga, de la rive droite elle-même, et doivent souvent parcourir plus de 100 kilomètres pour venir prendre du service à la compagnie.

La répugnance des noirs au travail agricole.

Forcés de s'incliner devant le fait, les défenseurs des anciennes théories ne manqueront certainement pas de dire que ce qui est possible pour de grandes institutions, comme une compagnie de chemin de fer, ne l'est pas pour des entreprises plus modestes, et que rien ne prouve, notamment, qu'on pourra amener les nègres à se livrer aux travaux agricoles. Pourquoi n'y réussirait-on pas? Le travail d'un ouvrier de ferme est moins dur que celui d'un ouvrier de chemin de fer. Il exige moins de

discipline, de réglementation. Il semble, au contraire, qu'il plaira mieux au nègre que le travail en brigades. On dit que le nègre libre ne se livre pas au travail de l'agriculture et le fait exécuter par ses femmes. Chez tous les peuples primitifs, l'homme s'est toujours réservé les plaisirs de la pêche et de la chasse et a obligé la femme au travail de la terre, dans les environs des villages. La logique veut que le nègre qui entre au service du blanc considère avant tout les conditions de salaire, de nourriture, de logement et de la difficulté du travail qu'on lui demande. Si, demain, la Compagnie du chemin de fer voulait entreprendre des plantations de cacao ou toute autre entreprise agricole, et y employer un certain nombre de ses travailleurs actuels, nul ne se plaindrait d'y être détaché. Cela existe d'ailleurs déjà, en petit, à Matadi et à Thysville, où quelques nègres sont employés à des travaux de jardinage, de déboisement, d'arrosage. Non seulement aucun d'eux ne proteste, mais ils se considèrent comme privilégiés, le travail étant moins dur qu'aux terrassements.

Je suis convaincu que la soi-disant répugnance des noirs du Congo, au travail agricole, est une légende. S'ils ne tirent pas encore parti de leur sol par la culture, ils ne diffèrent pas tant, en cela, d'autres peuples qui, aux épo-

ques reculées, vivaient à l'état de barbarie et qui sont aujourd'hui parvenus à un grand degré de civilisation. Eux aussi ne cultivaient pas leur sol, qui est cependant devenu, grâce au travail agricole de leurs enfants, une terre d'abondance. De même que les races blanches se sont perfectionnées, les races noires se perfectionneront, mais beaucoup plus vite, au siècle de la vapeur et de l'électricité, qu'aux temps anciens.

J'écrivais déjà en 1888 : « Les nègres sont des gens courageux, ardents à l'ouvrage, un peu craintifs peut-être, mais qui gagnent vite confiance dans le blanc, demandant à être traités à la fois avec fermeté et avec bonté, des hommes, enfin, qu'il faut conduire comme partout on doit conduire des hommes. Il y a, je crois, peu de races dont on peut attendre autant que de la race noire, au point de vue du travail, sous quelque forme que ce soit. » Après vingt ans d'application de ces principes par la Compagnie du chemin de fer du Congo, les résultats obtenus sont concluants : ils m'ont confirmé dans la foi ardente que j'ai dans l'avenir de notre colonie.

Quand, le long de cette voie ferrée, qui traverse un pays qui était complètement inconnu il y a moins de vingt-cinq ans, je voyais les noirs de la région des cataractes, couchés sur

le rail, en suivre la direction d'une visée attentive pour constater les défauts des alignements, vérifier les rayons des courbes, manier le niveau pour constater les affaissements à redresser, et quand je me rappelais que ces mêmes noirs, aujourd'hui bien nourris, bien vêtus, collaborateurs intelligents et dévoués des Européens, vivaient, avant notre arrivée, dans une insécurité complète, sans idéal, plongés dans la plus affreuse barbarie, je sentais grandir en moi l'enthousiasme pour l'œuvre coloniale, si affreuse quand elle est mal comprise, si belle, si grande et si sainte, quand l'homme civilisé y met un peu de son âme.

La simplicité dans les moyens employés. Quelques exemples.

Ce qu'il y a de plus remarquable, dans l'évolution qui s'est produite, c'est la simplicité dans les moyens qui l'ont opérée. Les aptitudes des noirs sont tellement réelles qu'il a suffi de les traiter avec justice et avec bonté pour qu'ils viennent à la civilisation. Quelques-uns en ont franchi les premiers échelons avec une rapidité vraiment extraordinaire.

Le lendemain de mon arrivée, je me promenais à Matadi, avec ma fille, le long de la

route qui conduit des bureaux de la compagnie à l'hôpital des noirs. Il était un peu plus de 6 heures du soir. Le travail des ateliers venait de finir : blancs et noirs remontaient à leurs logements. Un beau jeune homme noir, d'une vingtaine d'années, vêtu comme un Européen en tenue de travail, le casque à la main, s'approcha de nous :

« Bonjour, papa, me dit-il, d'une voix gaie où je sentais de l'affection émue. Je suis bien content de te revoir. Il y a bien longtemps que tu n'étais venu. »

Je lui tendis la main en cherchant à me rappeler.

« Oh ! tu ne peux pas te souvenir. J'étais trop petit quand tu m'as connu. Je suis Lutete, l'ancien boy de M. Biermans, et j'ai été ton boy à tes deux derniers voyages.

— Et qu'es-tu maintenant, Lutete ?

— Je suis tourneur aux ateliers.

— Et que gagnes-tu ?

— Cinq francs par jour et la ration, et, dans six mois, je serai porté à 6 francs.

— Je suis très content de te revoir et de constater que tu parles bien français.

— Je sais aussi lire et écrire en français.

— Et où as-tu appris ?

— Un peu partout, mais surtout dans les bureaux. »

Tandis que nous parlions ainsi, un autre jeune noir s'approcha :

« C'est Ngoma, qui veut te dire bonjour, me dit Lutete. Il t'a aussi connu quand il était boy de M. Goffin.

— Eh bien, Ngoma, qu'est-ce que tu es devenu, toi ?

— Moi, papa, je suis forgeron aux ateliers.

— Et que gagnes-tu ?

— Quatre francs par jour et la ration ; mais j'ai deux ans de moins que Lutete et je vais être porté à 5 francs.

— Et tu sais aussi lire et écrire ?

— Pas encore très bien, papa, mais Lutete m'apprend.

— Il en saura bientôt autant que moi ! » s'écria Lutete en riant. Et, sa voix se faisant solliciteuse :

« Sais-tu ce que tu devrais nous donner, papa ? Tu devrais nous donner des écoles ! »

Le lendemain matin, au moment où nous allions prendre le train, le directeur de la compagnie demanda à me présenter le machiniste qui allait nous conduire :

« Mon colonel, je vous présente Lubaki. C'est un Congolais. C'est peut-être notre meilleur machiniste et c'est un excellent mécanicien.

— Il me semble que je t'ai déjà vu, dis-je

au noir qui était devant moi et qui me regardait d'un air assuré.

— Oui, mon colonel, quand j'étais boy chez M. Bessel.

— Quand es-tu entré aux ateliers ?

— Il y a dix ans.

— Qu'y as-tu fait ?

— J'ai été d'abord chauffeur à la machine, puis j'ai été à la forge, au tour, aux machines-outils ; ensuite j'ai été chauffeur de locomotive et maintenant je suis machiniste depuis deux ans.

— Que gagnes-tu, Lubaki ?

— Sept francs par jour et la ration.

— Es-tu content de ta machine ?

— Oui, elle est très bonne, mais M. De Backer m'a promis de me donner bientôt une machine à pétrole. »

Et comme je le félicitais de l'entretien de sa locomotive et de sa propreté :

« Avec du pétrole, dit Lubaki, ce sera bien plus facile de l'avoir propre. »

Tandis que je roulais vers Thysville, et que je constatais combien la conduite de ce sauvage d'il y a dix ans était sûre, sans le moindre à-coup, à la hauteur de celle du meilleur machiniste blanc, je sentais ma confiance dans l'avenir de la race noire grandir encore.

Thysville.

La nuit était déjà tombée, quand nous commençâmes à monter vers les hauteurs de Sona Gongo, où s'élève la ville à laquelle l'Etat du Congo, à la demande du personnel de la Compagnie du chemin de fer, a bien voulu donner mon nom. Quand nous arrivâmes au plateau élevé où sont établis les ateliers, le petit bâtiment de la gare et les nombreuses voies qui permettent d'y garer vingt trains, ce fut un éblouissement : la lumière électrique venait d'être inaugurée. Tandis que la foule des noirs nous recevait, avec des cris d'enthousiasme qui se prolongèrent longtemps, l'agglomération déjà importante des hôtels et des maisons de commerce groupés devant la gare, les avenues de manguiers et de palmiers, avec les belles habitations du chemin de fer installées en bordure, se présentaient devant nous inondées de lumière. Une heure après, nous étions installés, dans une belle salle à manger bien claire, devant une table garnie de roses. La température était fraîche. N'eût été le service fait par les boys noirs, on se serait cru en Europe, par une belle soirée d'automne.

Thysville est situé sur un large plateau d'une altitude générale de 750 mètres. La tempéra-

ture moyenne y est, toujours, de 3 à 5 degrés centigrades au-dessous de celle des grands plateaux de Tumba et de la grande plaine de l'Inkisi, de 5 à 6 degrés centigrades en dessous de celle de Boma et de Matadi.

A l'époque la plus chaude de l'année, il est rare que la température dépasse 31 degrés centigrades ; pendant la saison sèche, elle n'atteint généralement pas 26°, pour tomber souvent la nuit à 12°. Sous la tente, en 1895, j'y ai constaté 10°. Ce sont ces conditions climatériques, dues à l'altitude, qui ont décidé du choix de Thysville pour y établir une ville-sanatorium. Les hauts plateaux de Thysville sont largement balayés par le vent. Pendant les premières heures de la journée, la localité est généralement plongée dans un brouillard froid, qui ne se dissipe, en saison chaude, que vers 7 heures du matin, et, en saison sèche, vers 8 ou 9 heures, quand le soleil apparaît. Le froid persiste toute la journée, si le soleil reste voilé Dans ces conditions, le séjour sous la tente ou dans des habitations peu confortables y est désagréable, même dangereux, d'autant plus que le climat de Thysville est différent de celui des autres régions du Congo. Il exige des précautions particulières, auxquelles s'astreignent difficilement les voyageurs africains. Il arrive souvent que ceux qui y passent

Le Stanley-Pool.

Je viens de passer trois jours au Stanley-Pool, dont quelques heures consacrées à Léopoldville, et quelques heures à Brazzaville.

Lorsque j'y suis arrivé, en 1887, il n'y avait qu'un seul point occupé sur la rive belge. C'était Léopoldville, qui ne comprenait encore que quelques pauvres habitations et un mauvais sleep. De grands travaux y ont été exécutés depuis. De nombreuses maisons ont été élevées, des quais de déchargement ont été créés, avec de beaux et vastes ateliers de construction et de réparations, bien munis de machines-outils. Une activité remarquable y règne. Mais l'imprévoyance dans laquelle se complaisait l'administration de l'Etat, pendant les dernières années, se révèle, ici, avec plus d'évidence que partout ailleurs. La crise de l'habitation y sévit avec intensité; les marchandises destinées au haut fleuve y encombrent les magasins ou sont accumulés sur les rives. Il y a actuellement plus de 10,000 tonnes en souffrance, faute d'avoir prévu, en temps utile, les moyens de transport pour les acheminer vers leurs points de destination d'amont. Je pourrais répéter ici, mot pour mot, ce que j'ai dit précédemment, pour expliquer com-

ment s'est créée cette situation malheureuse. Les hommes du Congo n'y sont pour rien. Ils sont actifs, intelligents et dévoués, et je suis même convaincu qu'ils ont appelé, quand il convenait, l'attention du gouvernement central sur les besoins; mais la préoccupation de réduire les dépenses a été toujours tellement grande, qu'on n'a jamais voulu prévoir à temps. On devait donc être débordé, avec des conséquences d'autant plus graves, que l'Etat avait accaparé le monopole des transports sur le haut fleuve.

J'ai, à diverses reprises, combattu les exploitations par l'Etat aux colonies, en m'attachant surtout à en montrer les dangers au point de vue moral. J'insiste sur la preuve qui est donnée, aujourd'hui, des dangers qu'elles présentent au point de vue économique. Tous les transports confiés à l'initiative privée, vers ou dans la colonie, ont été maintenus à la hauteur des besoins. Seuls ceux que l'Etat s'était réservés sont en souffrance. Cependant, les frets pour les transports fluviaux ont été maintenus à des taux exorbitants, la plupart des marchandises payant encore jusque 17 1/2 centimes la tonne kilométrique.

Je ne crois pas devoir insister davantage. Je pense, en effet, que l'opinion est généralement faite que l'Etat exploite cher partout, mais surtout aux colonies.

Déplacement de Léopoldville.

Il suffit de faire un voyage sur le Stanley-Pool, pour constater que Léopoldville est déjà dans la région des cataractes. J'écrivais en 1888 : « Léopoldville est tout à fait mal choisie au point de vue de la navigation vers le Haut-Congo. Qu'un accident arrive à la machine d'un steamer, entre les rapides de Kalina et les cataractes, que l'ancre ne morde pas et le navire serait entraîné dans les chutes, où il irait inévitablement se briser. »

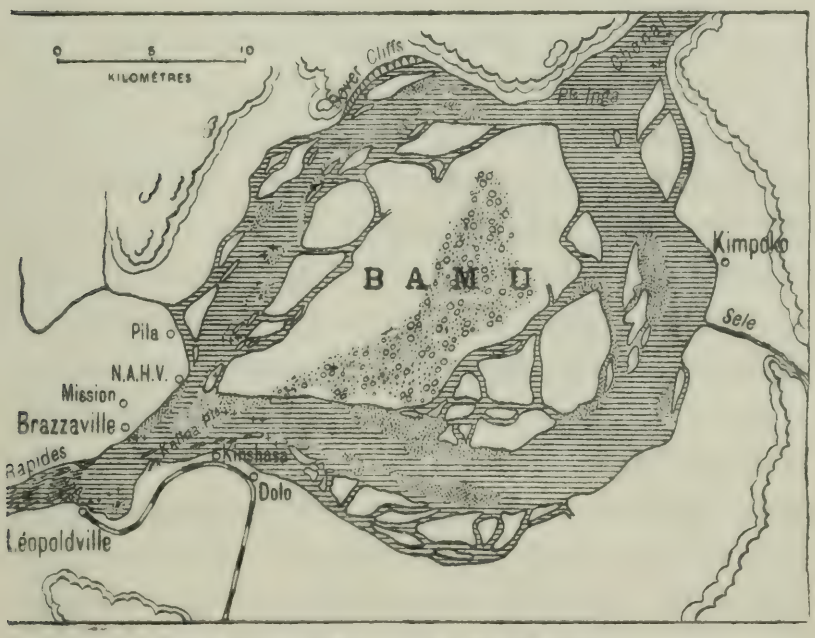
Depuis, l'accident s'est malheureusement produit — la *Ville de Verviers* s'est perdue corps et biens — et Léopoldville est toujours à sa place. Quelles raisons ont été invoquées pour défendre l'emplacement de Léopoldville? Je n'en sais rien, ou plutôt, je crois qu'il ne faut voir, dans le maintien de Léopoldville comme port de départ vers le haut Congo, que la conséquence de la politique au jour le jour qui a été si longtemps suivie

Dans tous les cas, je constate qu'aujourd'hui, sans exception, cette solution n'a plus un seul partisan.

Kinshasa

L'opinion générale, au Congo, me paraît être que c'est à Kinshasa que ce port doit être

établi. J'ai vu, pendant mon séjour à Léopoldville, un plan du port de Kinshasa, dressé par le commandant Moulaert, et qui comporte un développement de quais de 400 à



Le Stanley-Pool, par le Dr Briart.

500 mètres, suffisants pour les besoins actuels. Il m'a paru judicieusement établi, bien compris et pratique Depuis mon retour, un article, traitant de la question, a été publié dans le *Mouvement géographique*, sous la signature du Dr Briart. Cette étude est intéressante, paraît bien documentée et son auteur, ayant séjourné pendant de nombreuses années à Kinshasa, a une compétence particulière. Le Dr Briart

cherche à prouver qu'il n'est pas possible d'établir un bon port à Kinshasa, et préconise Kimpoko comme étant le port d'avenir du Pool. Je ne me permettrai pas de trancher la question soulevée ; il n'est possible de le faire qu'en étudiant, avec grand soin, la carte des sondages et des courants du Pool, et les documents me manquent. Je me bornerai donc à dire que les appréhensions du Dr Briart ne m'ont pas paru partagées par les personnes compétentes auxquelles j'en ai parlé au Congo.

J'ajoute que, de même qu'il faut utiliser, dans leur plus grande longueur possible, les fleuves de pénétration dans leur partie maritime, il faut les réutiliser, le plus tôt possible, pour exploiter les réseaux navigables d'amont. On n'a pas été assez loin en occupant Léopoldville, on irait beaucoup trop loin en allant jusqu'à Kimpoko, si Kinshasa convient. C'est donc la première chose dont il importe de s'assurer. Il semble qu'une étude consciencieuse, faite sur place, doit permettre de décider avec certitude. Ce n'est que dans le cas où elle conclurait négativement, qu'il faudrait songer à aller à Kimpoko. Si cette éventualité venait à se réaliser — et je suis enclin à croire qu'il n'en sera pas ainsi — tout ce que je dis plus loin, concernant Kinshasa, pourrait d'ailleurs s'appliquer à Kimpoko.

Léopoldville, port de radoub.

J'ai entendu émettre l'avis de faire, à Kinshasa, un port de commerce et de conserver Léopoldville comme port de l'Etat ; mais ce n'était, m'a-t-il paru, qu'une boutade. Si Léopoldville est dangereux pour les bateaux de commerce, il l'est évidemment pour les bateaux de l'Etat. Mais ce qui paraît bon et m'a semblé l'opinion généralement admise, c'est de continuer à utiliser les grandes installations de Léopoldville pour les réparations et les constructions. Si les dangers de la navigation, entre Kalina-Pointe et Léopoldville, sont réels pour une navigation intense, ils ne sont cependant pas tels qu'on ne puisse, en prenant quelques précautions qui sont déjà habituelles aujourd'hui, conserver Léopoldville comme port de radoub. On évitera ainsi l'encombrement à Kinshasa. La distance qui sépare les deux points n'est que de quelques kilomètres. Ils sont déjà reliés par une voie ferrée, dont on pourra examiner utilement le déplacement le long de la rive. Celle-ci pourra, alors, être desservie par un service de trains et de tramways.

Emplacement de la capitale de la colonie.

L'idée de créer un grand port au Pool amène naturellement, semble-t-il, celle d'y établir, en même temps, la capitale de la colonie. De tous les problèmes que soulève notre organisation coloniale, un des plus importants est évidemment celui du choix de la capitale de la colonie. Il ne semble pas que l'Etat du Congo s'en soit jamais préoccupé. Boma est devenue capitale par suite de circonstances momentanées bien connues, et la seule raison qui puisse être invoquée, pour justifier qu'elle le soit restée, est qu'elle l'était devenue. C'est encore la seule qu'on puisse faire valoir, aujourd'hui, pour justifier son maintien.

Dans tous les cas, un des inconvénients de Boma, comme capitale, s'était révélé, il y a quelque vingt ans. A cette époque, en effet, une petite frégate portugaise, avec deux méchants canons, vint à Boma poser une espèce d'ultimatum au gouvernement local. L'incident frappa vivement le roi et c'est alors qu'il décida d'ériger, à coups de millions, le fort de Shinkakasa. Il eût été plus simple de transporter immédiatement la capitale dans l'intérieur, et de la soustraire, ainsi, définitivement à la pression étrangère.

Où doit s'établir la capitale de la colonie? Tout d'abord, il n'y a pas lieu de tenir compte de ce qui a été fait. La colonie est trop jeune pour qu'on puisse considérer la solution comme engagée. Boma restera toujours, j'ai eu l'occasion de le dire, une ville d'une certaine importance, et les dépenses qui y ont été faites ne sont nullement en disproportion avec le rôle qu'elle sera appelée à jouer.

Le siège de la capitale doit se trouver en un point où l'action gouvernementale puisse se concentrer et d'où elle puisse rayonner. Il doit donc disposer de communications faciles avec l'Europe et avec les diverses régions de la colonie. Il doit permettre l'édification d'une ville importante, et les conditions sanitaires doivent y être satisfaisantes.

Toutes ces conditions se trouvent réunies à Kinshasa. C'est bien là, en effet, que se trouve le point central de vie où bat le cœur de la colonie. Il se déplacera peut-être un jour, pour se transporter à Stanleyville ; mais, pour le moment, il est au Pool, et c'est là, à mon avis, que la capitale doit être créée. Si même, un jour, on doit la transporter aux Stanley-Falls, ce qui aura été fait à Kinshasa sera utile, car cette ville aura toujours une importance considérable.

La proposition que je fais aujourd'hui n'est,

en réalité, que le corollaire d'un principe que je me suis permis de poser dans la conférence que j'ai donnée, à l'exposition de Bruxelles, en 1910.

Je disais alors : « Une large liberté d'action doit être laissée au gouvernement d'Afrique qui doit être fort. N'oublions jamais que la direction effective de la colonie doit être au Congo. Les conseils auliques sont depuis longtemps condamnés en science militaire. Ils le sont aussi en science coloniale. Nos lois coloniales doivent être, d'une manière générale, proposées, sinon à l'initiative du gouvernement local, du moins après que celui-ci aura été entendu. »

Ma conviction, sur cette manière de comprendre la politique coloniale, est plus forte que jamais. Pour qu'elle soit applicable en pratique, il faut que l'activité du gouvernement local puisse s'exercer avec une grande énergie, ce qui n'est possible que s'il est établi dans une position centrale,

Il n'en est pas ainsi maintenant. Si la capitale était au Stanley-Pool, le gouverneur pourrait rester en relations permanentes avec ses hauts fonctionnaires. Il pourrait les réunir, chaque année, dans un grand conseil où toutes les questions de la politique coloniale seraient discutées. Il pourrait aussi, plus facilement,

procéder à des inspections locales. Il aurait, en un mot, son gouvernement bien en main.

Je pourrais m'étendre longuement sur cette question importante. Je pourrais, par exemple, montrer, à propos du procès Arnold, combien le fonctionnement de l'appareil judiciaire serait facilité. Est-ce bien nécessaire? Il suffit que la question soit posée pour que les arguments, en faveur de Kinshasa, surgissent. L'exemple de Brazzaville paraît, d'ailleurs, décisif. Depuis que le siège du gouvernement colonial du Congo français y a été transporté, les progrès sont remarquables. Je saisis, avec empressement, l'occasion qui m'est offerte de dire que je l'ai constaté *de visu*.

En tout état de cause, la question me paraît mériter d'être discutée. Si la mesure que je préconise était adoptée, il faudrait soigneusement en préparer l'exécution. Les travaux d'appropriation ne me paraissent pas devoir être dispendieux.

Il faudrait faire un beau plan de ville, en ayant le courage de voir grand, établir d'abord les égouts, la distribution d'eau, installer la lumière électrique, aménager, en un mot, la construction suburbaine et disposer les terrains pour la bâtisse. En quelques années, on peut facilement édifier, au Stanley-Pool, un nouveau Léopoldville digne du grand roi qui a fondé notre empire colonial.

Nécessité d'apporter sans retard de profondes modifications au tracé et au profil du chemin de fer.

J'ai réservé, pour la traiter en dernier lieu, une question, particulièrement importante, sur laquelle je crois devoir appeler l'attention de tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de notre colonie : c'est celle du trafic du chemin de fer, de son développement et des mesures qu'il me paraît sage de prendre, en temps utile, pour que la ligne soit toujours à même de satisfaire aux besoins.

Il convient d'abord que je décrive, en quelques mots, la situation présente du chemin de fer, en rappelant, en même temps, les principes qui ont présidé à sa conception et à sa construction.

La voie du chemin de fer n'a qu'un écartement de 765 millimètres entre bourrelets des rails ; elle est entièrement métallique et pèse environ, accessoires compris, 90 kilogrammes au mètre courant. C'est donc une voie extrêmement solide On y emploie, d'ailleurs, des wagons de 10, de 12 et même de 20 tonnes. Les locomotives pèsent 27 et 32 tonnes. La double traction est couramment employée. La stabilité du matériel roulant,

relativement lourd pour une voie à faible écartement, est parfaite, même à la vitesse de 30 kilomètres à l'heure.

Le faible écartement de la voie, contrairement à ce que certains ont cru, n'a guère d'influence sur le trafic possible. Il n'en est, malheureusement, pas de même des rampes, qui atteignent jusque 45 millimètres par mètre, et des courbes, dont les rayons descendent jusque 50 mètres. Les fortes rampes ne permettent aux locomotives de remorquer que trois ou quatre wagons. En moyenne, une tonne de locomotive, surtout en double traction, n'assure même pas le transport d'une tonne utile D'autre part, le faible rayon des courbes ne permet pas d'augmenter la vitesse.

Le chemin de fer du Congo a donc été construit dans des conditions qui en rendent l'exploitation onéreuse et extraordinairement difficile ; le développement de son trafic est forcément limité.

Il en a été ainsi de la volonté même de ceux qui l'ont conçu. Voici, en effet, quelles étaient les instructions données aux ingénieurs chargés des études. Je copie la « Brochure blanche » : « Il ne faudra jamais perdre de vue que, quel que soit le tracé, les dépenses de premier établissement seront considérables, à cause de la

longueur de la ligne à construire, en comparaison du trafic à desservir pendant les premières années ; qu'en conséquence, il faudra chercher à diminuer ces dépenses, par tous les moyens possibles, même alors qu'il devra en résulter des difficultés pour l'exploitation. Aucune dépense de premier établissement ne devra être faite en vue de diminuer le coût de l'exploitation. Plus tard, au fur et à mesure que le trafic se développera, et *grâce au premier chemin de fer construit*, le tracé pourra être modifié, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour l'améliorer, pour diminuer les dépenses d'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs. »

Il ne peut être contesté que la politique qui a été suivie était sage. Il fallait arriver le plus vite possible au Pool, en créant toutefois une voie d'une importance sérieuse. C'est ce qui a été fait. On sait au prix de quels efforts. Ceux-ci datent déjà de loin et leur souvenir s'efface, comme pour toute chose, sous l'influence du temps, mais il suffit de parcourir, encore aujourd'hui, les quarante premiers kilomètres de cette ligne, pour se rendre compte que, dans les circonstances particulières dans lesquelles on se trouvait, le travail accompli mérite des éloges, et qu'il eût alors été présomptueux d'en

entreprendre un plus difficile. En supposant même qu'il aurait été possible de construire une ligne plus importante, c'eût été, à tous les points de vue, une faute de le faire. Le capital de premier établissement eut été beaucoup plus élevé, et la nécessité d'en assurer la rémunération n'aurait pas permis, pendant de longues années, de réduire les tarifs, tandis qu'il a été possible, avec le chemin de fer qui a été construit, de le faire dans des proportions importantes, les tarifs actuels ne représentant plus, en moyenne, que 41 p. c. de ceux des débuts. Il aurait fallu beaucoup plus de temps pour mener à bonne fin l'entreprise dont dépendait le développement économique de la colonie. L'expérience a prouvé que les raisonnements des promoteurs du chemin de fer étaient justes.

Conformément au programme primitif, des variantes nombreuses ont été réalisées depuis la fin de la construction, en vue d'améliorer le tracé et le profil de la ligne. Il n'y a plus rien à faire, aujourd'hui, dans ce sens : la ligne peut être considérée comme définitive.

Quel est, dans sa situation actuelle, le trafic maximum qu'elle peut desservir ? Il est assez difficile de l'établir d'une manière absolument précise. En multipliant les croisements et en utilisant une partie de la nuit, on a pu dresser

un graphique de quinze trains par jour, dans chaque sens, ce qui permettrait, en tenant compte du transport des voyageurs et des transports de l'exploitation, et en employant la double traction pour tous les trains, un trafic commercial de 216,000 tonnes à la montée et 216,000 tonnes à la descente. Il est probable que l'établissement de la traction électrique et certaines améliorations au matériel roulant, qui sont à l'étude, permettront encore une certaine augmentation du trafic, au delà de ces chiffres, mais il ne faut pas perdre de vue que l'augmentation du nombre des croisements exige une grande régularité dans la marche des trains, et que l'entretien de la voie devient de plus en plus difficile, à mesure que le nombre des trains augmente. Il arrivera, en conséquence, un moment, que la pratique seule peut révéler, où le trafic de la ligne actuelle ne pourra plus augmenter.

Celui-ci s'est developpé constamment, depuis le commencement de l'exploitation, du moins en ce qui concerne les transports à la montée. Ils s'élevaient, en 1898-1899, première année d'exploitation normale, après l'inauguration, à environ 9,000 tonnes. Ils sont passés en 1908-1909 à près de 27,000 tonnes. Ils avaient donc triplé en dix ans.

En 1909-1910, on transporte à la montée 31,000 tonnes. Aujourd'hui, sur le pied des transports effectués pendant les derniers mois de l'année 1910-1911, le trafic à la montée s'élève à 60,000 tonnes. Il a donc doublé pendant la dernière année. Il a plus que sextuplé en treize ans.

Quelle sera la progression dans l'avenir? La réponse à cette question variera nécessairement, selon qu'on envisagera le développement économique du Congo avec plus ou moins d'optimisme.

En ce qui me concerne, mon opinion est faite. L'augmentation que l'on constate dans les transports du chemin de fer, depuis son ouverture au trafic, eût été beaucoup plus grande, si l'Etat Indépendant du Congo avait été administré conformément à son programme d'origine. La politique qu'il a adoptée, en 1891-1892, a considérablement nui au développement économique du Haut-Congo. Il n'est pas un seul instant douteux que, sous le régime de liberté commerciale adopté par le gouvernement belge depuis la reprise, il ne prenne bientôt un grand essor. Les effets s'en font déjà sentir: l'accroissement des transports du chemin de fer, pendant les deux dernières années, en est la preuve. On n'en est encore, cependant, qu'aux préparatifs d'action. En

dehors du chemin de fer, la question des transports sur le haut fleuve et ses affluents n'étant qu'imparfaitement assurée, rien n'a été fait pour que l'initiative privée pût se manifester. L'exploitation est à peine ébauchée. On prépare l'outillage. Si même un léger fléchissement venait à se produire — je ne crois pas qu'il se produise — ma conviction n'en serait en rien ébranlée. Je conclurais simplement qu'on n'est pas encore prêt pour agir.

Le Congo et les rivières navigables qui s'épanouissent en éventail, en amont du Stanley-Pool, mesurent environ 20,000 kilomètres de longueur. Que l'on réfléchisse, un instant, au mouvement commercial minime que chacun des 40,000 kilomètres de rive que présente ce réseau doit donner, pour arriver à un chiffre énorme. Comme simple indication, je me borne à rappeler que la région côtière du Sénégal, qui n'a que quelques centaines de kilomètres de développement, a une exportation d'environ 200,000 tonnes.

Ces réflexions se sont imposées à mon esprit, depuis plusieurs mois déjà, avec une grande force. Je les ai développées à mes collègues du chemin de fer ; eux et moi avons cru qu'il convenait, avant de les exposer publiquement, que je me rende au Congo pour retremper mon jugement au contact des choses. J'en

reviens convaincu que, si l'on ne veut pas courir le risque d'être débordé, il convient de prendre, sans tarder, des mesures énergiques. Je pense que, pour être prévoyant, il faut, dès maintenant, envisager l'établissement d'une ligne en grande partie nouvelle, comportant une double voie, à écartement (normal aux colonies) de $1^{m}00$ ou $1^{m}06$, des rampes maximum de $0^{m}020$, et des courbes qui ne descendent pas en dessous de 150 mètres de rayon. Ce nouveau chemin de fer aura une capacité de transport telle que l'avenir sera assuré.

Avant mon départ pour le Congo, j'avais, naturellement, prévenu les directeurs du chemin de fer en Afrique de mes vues, et je les avais priés de préparer un avant-projet sur lequel nous pourrions discuter. Il résulte, de ce travail, que le nouveau chemin de fer comporterait de 25 à 30 kilomètres de tunnels, dont quelques-uns auraient une assez grande longueur, des ouvrages d'art importants au passage des cours d'eau, des terrassements considérables. Ce n'est, évidemment, qu'après une étude approfondie que l'on pourra être fixé sur ces différents points, et estimer les dépenses qu'occasionneront ces travaux. Elles seront nécessairement élevées; mais la Compagnie du chemin de fer a, aujourd'hui, un crédit suffisamment établi, pour qu'elle puisse les

assumer sans aucune intervention gouvernementale. C'est, du moins, ma conviction; elle est assez profonde pour que j'espère la faire partager aux capitalistes. Des arrangements devront évidemment intervenir, à ce sujet, entre le gouvernement et la compagnie. Il ne peut être question de les examiner ici. Je me permets seulement d'appeler l'attention sur la nécessité de prendre une décision rapide.

La construction de la ligne nouvelle que je préconise demandera, en effet, plusieurs années d'un travail ardu. Il y a d'autant plus lieu de se préoccuper de l'entreprendre sans tarder, qu'il faudra, au cours des travaux de construction, continuer à assurer l'exploitation de la ligne actuelle, celle-ci devant, en plus de son trafic commercial, assurer le transport des matériaux de la nouvelle ligne. Cette augmentation des transports, coïncidant avec la construction de la ligne nouvelle, apportera souvent des entraves à l'exploitation de la ligne ancienne.

J'ai cru que l'initiative que j'ai prise, quand jai proposé la construction du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, m'imposait l'obligation d'exposer les considérations que je viens de développer. Je désire aussi dégager la responsabilité que jai assumée depuis, en en dirigeant l'exploitation. La question que je

soulève mérite d'être examinée avec soin. Elle domine, en effet, tout l'avenir de la colonie, le chemin de fer des Cataractes étant une de ses grandes artères de vie. Elle dépasse même, par son ampleur, le seul point de vue national, et il serait aisé de le prouver. Mais je dois m'arrêter La question me paraît, dans tous les cas, être bien posée : c'est aux pouvoirs publics belges qu'il appartient de conclure.

Conclusions.

Je me suis efforcé de montrer les progrès qui ont été réalisés au Congo pendant les vingt-quatre dernières années. On ne peut méconnaitre qu'ils sont énormes : l'histoire du monde fournit peu d'exemples d'une aussi grande activité.

Les quelques critiques que j'ai formulées ne sont pas nouvelles ; vous les retrouverez dans mes conférences antérieures. Si j'ai cru devoir y revenir aujourd'hui, c'est pour expliquer que certains efforts sont encore nécessaires, pour corriger les erreurs qui ont été commises, et afin de laisser aux régimes et aux hommes la responsabilité de leurs actes.

L'édifice de travail qui a été élevé au Congo n'en est pas moins grandiose et digne d'admiration. Ma confiance n'a jamais été

plus grande. Le Congo belge est une des plus belles colonies du monde. J'en ai la conviction profonde : elle s'est formée par l'étude et par l'observation des faits.

Je suis heureux de déclarer que l'atmosphère morale du Congo s'est considérablement assainie ; la généralité de nos compatriotes que j'ai recontrés ont foi dans l'avenir et dans la politique nouvelle inaugurée par le gouvernement belge, depuis la reprise. De toutes les constatations que j'ai faites pendant mon voyage, c'est celle qui m'a été la plus douce et la plus réconfortante.

Un mot encore, et je termine cette longue conférence. Je me suis cru autorisé à exposer mon opinion sur certaines questions de grande importance. Est-il nécessaire de dire que je n'obéis, en le faisant, à aucune préoccupation personnelle ? N'est-il pas évident, qu'à ce point de vue, j'aurais dû tout approuver dans le passé et que, aujourd'hui comme demain, mon intérêt serait de me taire... et d'agir? Je veux encore ajouter, comme je l'ai déjà dit ailleurs, que je n'ai aucune prétention de ne point me tromper. Je cherche seulement à être utile à l'idée à laquelle j'ai consacré ma vie.

Je crois qu'il est indispensable d'examiner notre action coloniale avec le plus grand soin, loyalement, au grand jour de la discussion libre. J'apporte à cette œuvre mon obole.

Le Bas-Congo, de Banana au Stanley-Pool. (Extr

carte du Congo de M. A.-J. Wauters, au 2,000,000".)

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DT
646
T58

Thys, Albert Jean Baptiste Joseph
De Banana au Stanley-Pool
1887-1911

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 21 02 03 012 7